

Durham Research Online

Deposited in DRO:

20 September 2011

Version of attached file:

Published Version

Peer-review status of attached file:

Peer-reviewed

Citation for published item:

Garde, A. and Haravon, M. (2006) 'De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe.', *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, 503 . pp. 670-679.

Further information on publisher's website:

<http://www.editecom.com/index2.php?refRevue=RMC>

Publisher's copyright statement:

Additional information:

Use policy

The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a [link](#) is made to the metadata record in DRO
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.

Please consult the [full DRO policy](#) for further details.



DE NOUVEAUX DROITS POUR LES PASSAGERS AÉRIENS EN EUROPE

par AMANDINE GARDE (*)
et MICHAEL HARAVON (**)

L'action de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien vise notamment à garantir un niveau de protection élevé des passagers. C'est à cet effet que le règlement 261/2004 leur accorde des droits en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol. Cet article présente les dispositions du règlement et l'interprétation qu'en a donnée la Cour de justice des communautés européennes dans son arrêt C-344/04 du 10 janvier 2006. Il s'intéresse également à la jurisprudence des juridictions françaises en évaluant sa compatibilité avec le règlement et sa possible évolution.

Avec l'accroissement de la concurrence dans le ciel européen et celle du trafic qu'elle entraîne, compagnies aériennes et passagers sont régulièrement confrontés aux aléas du transport aérien : sur-réservation, retards et annulations.

L'action de l'Union européenne dans ce domaine vise notamment à garantir un niveau élevé de protection des passagers. C'est à cet effet que le règlement 261/2004, adopté sur le fondement de l'article 80 (2) du traité CE et entré en vigueur le 17 février 2005, établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers aériens en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol (1).

I. — LE RÈGLEMENT 261/2004

L'article 3 du règlement définit sa portée. Il s'applique aux passagers qui partent d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité CE et à ceux qui partent d'un aéroport situé dans un pays tiers mais à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et qui voyagent avec un transporteur communautaire. Toutefois, un passager ne pourra bénéficier des droits que lui accorde le règlement que s'il dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présente, sauf en cas d'annulation, à l'enregistrement à l'heure indiquée à l'avance par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyage autorisé ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard 45 minutes avant l'heure de départ publiée. En outre, l'article 3 (3) énonce une

(*) Lecturer, université d'Exeter, Angleterre
(a.garde@exeter.ac.uk).

(**) Avocat aux barreaux de Paris, d'Angleterre et du Pays de Galles (Gray's Inn) et de Californie, Milbank Tweed Hadley & McCloy LLP, (mharavon@milbank.com).

(1) Règlement CE n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) 265/91, JOCE L 46 du 17 février 2004.



exception, selon laquelle le règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Ce même article précise toutefois que le règlement s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux. À notre sens, si une compagnie aérienne fait la promotion de certains de ses vols en les qualifiant de gratuits, cela ne prive pas les passagers des droits dont ils bénéficient dans le cadre du règlement. Il nous semble en effet que ces vols ne sont pas « gratuits », puisqu'ils donnent toujours lieu au paiement d'une somme, même si celle-ci est symbolique, ainsi qu'au paiement des taxes d'aéroport; au contraire, ils rentrent dans le cadre de la politique commerciale des compagnies qui les pratiquent.

Le règlement reconnaît certains droits aux passagers dans les trois situations suivantes: en cas de refus d'embarquement, en cas d'annulation et en cas de retard important de leur vol. Dans toutes ces hypothèses, le transporteur aérien est obligé d'informer les passagers de leurs droits (2). Il doit notamment veiller à ce qu'un avis reprenant le texte fixé par le règlement et imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue dans la zone d'embarquement (3). Il doit également présenter une notice écrite à chaque passager concerné par un refus d'embarquement, l'annulation d'un vol ou un retard de plus de deux heures, une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance que le règlement énonce. Il doit enfin fournir, par écrit, au passager les coordonnées de l'organisme national désigné afin de veiller à la bonne application du règlement (4). La langue dans laquelle ces informations doivent être fournies par le transporteur aérien n'est pas précisée. On

pourrait faire valoir qu'en raison de l'objectif poursuivi par le règlement de protéger les passagers aériens, ces derniers devraient pouvoir exiger ces informations dans n'importe quelle langue officielle de l'Union, à leur convenance (5).

Le refus d'embarquement

Le refus d'embarquement est défini à l'article 2 (j) du règlement comme « le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats ».

Les compagnies aériennes ont régulièrement recours à la pratique de la sur-réservation afin d'assurer que les vols soient le plus rentables possibles. Elles mettent donc en vente plus de places qu'il n'y en a de disponibles pour chaque vol, sachant qu'une certaine proportion des passagers ne se présentera pas à l'embarquement. Si cette pratique se comprend d'un point de vue commercial, elle n'en risque pas moins de causer des problèmes sérieux aux passagers qui se voient refuser l'embarquement alors qu'ils s'étaient présentés à l'enregistrement comme on leur avait demandé de le faire.

Le règlement cherche donc à trouver un équilibre entre la rentabilité commerciale des compagnies aériennes, en ne leur interdisant pas de recourir à la pratique de la sur-réservation, et la protection des intérêts légitimes des passagers aériens, en leur accordant certains droits s'ils sont victimes d'un refus d'embarquement.

L'article 4 du règlement dispose que lorsqu'un transporteur aérien prévoit de refuser l'embarquement sur un vol, il doit d'abord

faire appel aux volontaires qui acceptent de renoncer à leur réservation. Lorsque le nombre de volontaires reste insuffisant pour permettre l'embarquement de tous les passagers souhaitant voyager sur le vol en question, le transporteur aérien peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté (6). Toutefois, le règlement impose des obligations au transporteur.

En ce qui concerne les personnes qui se portent volontaires, elles le font moyennant certaines prestations sur lesquelles elles se seront mises d'accord avec le transporteur aérien. Il s'agit donc d'un mécanisme contractuel, qui implique que les passagers usent de leur pouvoir de négociation à l'encontre du transporteur. En outre, au-delà de ce qu'ils auront réussi à négocier avec le transporteur, les passagers qui se sont portés volontaires bénéficient de l'assistance prévue à l'article 8 du règlement: ils sont ainsi en droit d'obtenir soit un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables, dans les meilleurs délais ou à une date à leur conve-

(2) Article 14.

(3) « Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance ».

(4) Article 14.

(5) On peut noter que dans certains autres textes, à l'inverse, le législateur européen a précisé qu'une communication doit être effectuée dans la langue du destinataire. Voir, par exemple, le règlement 1346/2000 relatif aux procédures d'insolvabilité qui prévoit que la notice envoyée par le Syndic comporte des informations minimales dans toutes les langues de l'Union (article 42).

(6) L'article 11(1) requiert que le transporteur aérien donne la priorité aux personnes à mobilité réduite et à toutes les personnes ou chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés.



nance (sous réserve des places disponibles), soit le remboursement de leur billet dans un délai de sept jours (y compris pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles) et, le cas échéant, d'un vol retour vers leur point de départ initial, là encore dans les meilleurs délais. Le remboursement est payé en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyages et/ou d'autres services. Le passager qui se voit refuser l'embarquement ne peut donc pas se voir imposer des bons de voyages comme valant remboursement s'il n'y consent pas expressément et par écrit (7). Les passagers ont d'ailleurs tout intérêt à se méfier d'une offre de bons de voyages pour solder l'indemnisation à laquelle ils ont droit, ne serait-ce que parce que ces bons contiennent souvent des conditions générales restrictives.

Quant aux passagers qui se seront vus refuser l'embarquement contre leur volonté, ils ont non seulement droit à la même assistance que les personnes qui se sont portées volontaires, mais aussi à la prise en charge décrite à l'article 9 du règlement et à l'indemnisation prévue à l'article 7.

La prise en charge impose que les passagers se voient offrir gratuitement des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer suffisamment compte tenu du délai d'attente, une chambre d'hôtel aux cas où un séjour d'attente serait nécessaire et le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement. En outre, les passagers doivent pouvoir effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou envoyer deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

Le montant de l'indemnisation à laquelle un passager qui se voit refuser l'embarquement a droit dépend de la distance qu'il devait parcourir. Ainsi, ce montant s'élève à

250 euros pour les vols de moins de 1500 kilomètres, à 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres et, enfin, à 600 euros pour tous les autres vols (8). La distance est déterminée en fonction de la dernière destination où le passager devait arriver, ce qui revêt de l'importance en cas d'escale. Toutefois, le montant de l'indemnisation peut être réduit de 50 % si le transporteur aérien propose à un passager son réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée du vol initialement prévu de respectivement deux, trois et quatre heures.

Le droit communautaire antérieur prévoyait déjà des droits aux passagers aériens qui se voyaient refuser l'embarquement (9). Toutefois, l'indemnisation ne s'élevait qu'à 150 euros pour les vols de 3500 kilomètres ou moins et de 300 euros pour les vols de plus de 3500 kilomètres (10). Le règlement a permis d'augmenter ces seuils d'indemnisation, alors considérés comme très insuffisants, afin d'assurer une protection plus adéquate des passagers. Il étend également la protection à des situations d'annulation ou de longs retards de vols.

Annulation de vol

D'après l'article 5 du règlement, l'annulation d'un vol (11) donne droit à l'indemnisation, au remboursement ou au réacheminement et à la prise en charge respectivement prévus aux articles 7, 8 et 9. Le contenu de ces droits est le même qu'en cas de refus d'embarquement. En outre, lorsque les passagers sont informés de l'annulation de leur vol, le transporteur aérien doit leur fournir des renseignements sur les autres transports possibles leur permettant de se rendre à leur destination.

Il y a toutefois une différence, en cas d'annulation, avec les droits accordés aux passagers en cas de refus d'embarquement, dans la mesure où le règlement prévoit deux exceptions à l'obligation d'indemnisation, et à l'obligation d'indemnisation seulement, pesant sur le transporteur aérien.

En premier lieu, l'article 5 (1) (c) dispose que le transporteur aérien n'est pas obligé d'indemniser les passagers s'il les a informés suffisamment à l'avance de l'annulation de leur vol.

L'article précise le délai qui doit avoir été respecté:

— au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

— de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si le transporteur offre un réacheminement permettant aux passagers dont le vol a été annulé de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

— moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue.

(7) Voir l'article 8(1)(a) qui renvoie à l'article 7(3).

(8) Tous les autres vols sont donc les vols de plus de 3500 kilomètres qui ne sont pas intracommunautaires.

(9) Règlement 295/91 du 4 février 1991, JOCE L 36/5 du 8 février 1991.

(10) Article 4 du règlement 295/91.

(11) En vertu de l'article 3(l) du règlement, on entend par annulation « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».



Une fois encore, le règlement mentionne la « destination finale », ce qui peut présenter de l'importance en cas de voyage comportant une ou plusieurs escales.

En second lieu, l'article 5 (3) exempte le transporteur aérien de son obligation « s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ». Le texte du règlement ne précise pas ce qu'il faut entendre par « circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées » et par « mesures raisonnables ». Puisque ce texte vise à garantir les droits des passagers aériens et que l'article 7 (3) constitue une exception à la règle selon laquelle les passagers qui se voient refuser l'embarquement sur un vol pour lequel ils avaient une réservation et pour lequel ils s'étaient présentés doivent recevoir une indemnisation en cas de vol annulé, l'interprétation doit en être stricte. Ainsi, les juridictions nationales et communautaires ne doivent pas systématiquement accepter l'argument que les compagnies aériennes mettent trop souvent en avant selon lequel les intempéries constituent un cas de force majeure. Les circonstances devront être évaluées au cas par cas avant d'arriver à la conclusion qu'elles sont extraordinaires. Si on peut accepter que des chutes de neige constituent un cas de force majeure au mois d'août en Sicile, que dire de chutes de neige en Belgique au mois de janvier?

Longs retards

L'article 6 du règlement accorde aux passagers dont le vol est retardé d'au moins deux heures certains droits qui varient en fonction de la durée du retard, ainsi que de la longueur de vol. Il distingue trois cas de figure:

- au moins deux heures de retards pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins;
- au moins trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres; et
- au moins quatre heures pour tous les autres vols.

Pour tout long retard, les passagers se voient proposer, à titre gratuit, l'assistance prévue à l'article 9 (1) (a) – des repas et des rafraîchissements, et à l'article 9 (2) – deux appels téléphoniques ou envois de télex, fax ou emails. Si l'heure de départ est prévue pour le jour suivant, les passagers doivent également se voir offrir un hébergement à l'hôtel et le transport aller-retour entre le lieu d'hébergement et l'aéroport, conformément aux dispositions de l'article 9 (2).

Enfin, si le retard est d'au moins cinq heures, les passagers peuvent choisir, conformément à l'article 8 (1), de se faire rembourser le prix intégral de leur billet sous les sept jours avec, le cas échéant, un vol de retour au point de départ initial.

Il est important de comprendre, d'une part, que le règlement n'offre aucun droit aux passagers dont le vol est retardé de moins de deux heures (12) et, d'autre part, qu'il n'ouvre aucun droit à indemnisation, et ce quelle que soit la durée du retard. Cependant, si un passager ne peut pas obtenir, sur le fondement du règlement, d'indemnisation pour le dommage qu'il aurait subi suite à un retard, rien ne l'empêche de se faire indemniser pour ce dommage en invoquant d'autres textes à l'appui de sa demande (13).

Par contre, le règlement ne permet aucune dérogation à l'obligation d'assistance ou de remboursement pesant sur les transporteurs aériens en cas de retards importants. En effet, la clause de force majeure n'est appli-

cable qu'en cas d'annulation de vol. L'article 6 n'a pas d'équivalent pour les retards. Comme nous le verrons ci-dessous, les compagnies aériennes ont fait valoir que le règlement imposait une obligation beaucoup trop lourde pour eux, qu'il était contraire au principe de proportionnalité et qu'il devait par conséquent être annulé. Toutefois, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) n'a pas fait droit à leur demande.

Distinction entre retard et annulation

Le règlement ne permet pas de savoir à partir de quel moment un très long retard pourra valoir annulation. Pourtant, la distinction entre retard et annulation n'est pas sans conséquences. Une annulation entraîne le paiement d'une indemnité selon les dispositions du règlement. Un retard, lui, ne permet pas au passager de réclamer une indemnité mais seulement une assistance et, éventuellement, un remboursement de son billet si les conditions requises par le règlement sont remplies. On peut donc s'inquiéter que certaines compagnies aériennes « requalifient » leurs annulations en simples retards pour éviter le paiement d'une indemnité. Au fond, un avion qui part deux jours après, mais à l'horaire initialement prévu peut, si on se place du point de vue de la compagnie aérienne, simplement être... retardé de deux jours!

La jurisprudence française risque fort de venir au secours des passagers confrontés à une telle argumentation. Ainsi la Cour de

(12) Le titre même du règlement fait d'ailleurs état de cette limite en indiquant qu'il concerne, entre autre, l'hypothèse « de retard important d'un vol ».

(13) Cf. ci-dessous.



cassation a décidé, dans un arrêt du 22 juin 2004, qu'un départ d'un vol différé de 24 heures ne permettait pas d'être assimilé à « un simple retard » (14). De même, la cour d'appel de Colmar a décidé qu'un avion faisant la liaison Strasbourg/Lyon qui n'avait pu décoller à l'heure prévue (18 heures) à la suite d'une panne d'altimètre ne permettait pas à la compagnie aérienne de qualifier l'incident de simple « retard »; l'incident s'apparentait, selon la Cour, en une « inexécution totale du contrat de transport » même si les passagers du vol avaient pu embarquer dans la même soirée sur un autre vol Strasbourg/Lyon *via* Paris (15).

Déclassement et surclassement

L'article 10 du règlement impose à un transporteur aérien qui place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté de lui rembourser, dans un délai de sept jours, une partie du prix de son billet.

Le montant du remboursement s'élève, en fonction de la durée du vol, à 30, 50 ou 75 % du prix du billet (16). À l'inverse, si un transporteur aérien fait voyager un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut lui réclamer aucun supplément.

Un texte d'ordre public

Le règlement est un texte d'ordre public, auquel le transporteur aérien ne peut pas déroger. Ainsi, toute clause limitant ou levant les obligations qu'il énonce au profit des passagers sera réputée nulle et non écrite (17). Le règlement dispose également que ses dispositions sont sans préjudice du droit des passagers à réclamer une indemnisation complémentaire ou la réparation des dommages qu'ils auraient subi sur le fondement du droit national applicable (18). En outre,

le règlement requiert que chaque État membre désigne un organisme chargé de son application pour les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers (19). L'organisme national compétent en France est la Direction générale de l'Aviation Civile.

Le règlement impose également que les États membres définissent le régime des sanctions applicables en cas de violation de ses dispositions. Conformément aux principes de droit communautaire, ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives, et les États membres doivent veiller à ce qu'elles soient effectivement appliquées (20). Le 14 décembre dernier, la Commission, déterminée à faire respecter les droits des passagers aériens, a saisi la CJCE sur le fondement de l'article 226 du traité CE à l'encontre de l'Autriche, la Belgique, le Luxembourg et la Suède pour manquement à leurs obligations communautaires, faute d'avoir encore défini ces sanctions, malgré de nombreux rappels de la Commission et alors que le règlement devait entrer pleinement en vigueur dans toute l'Union européenne le 17 février 2005 (21).

II. — CONTESTATION DE LA VALIDITÉ DU RÈGLEMENT PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES: JUGEMENT DE LA CJCE DANS L'AFFAIRE C-344/04

L'International Air Transport Association (IATA) et la European Low Fares Airline Association (ELFAA) (22) ont assigné le ministère du Transport britannique devant la *High Court of Justice* d'Angleterre et du Pays

de Galles, afin de contester la mise en œuvre du règlement par le Royaume-Uni. À cette occasion, elles ont soulevé des questions portant sur la validité du règlement. La *High Court of Justice* a suspendu la procédure afin d'en référer à la CJCE sur le fondement de l'article 234 du traité CE (23).

L'IATA et la ELFAA ont fait valoir plusieurs arguments: deux d'entre eux étant relatifs à la procédure d'adoption d'actes commu-

(14) Cass. civ. 1^{ère}, 22 juin 2004 (pourvoi n° 01-00.444), Société Corsair international.

(15) CA Colmar, 24 mars 2005, Weber c./Air France, Jurisdata 246428.

(16) Il y a trois cas de figure distincts: 1) 30 % pour les vols de 1500 kilomètres ou moins; 2) 50 % du prix du billet pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres, à l'exception des vols entre les États membres et les DOM, ainsi que pour les autres vols de 1500 à 3000 kilomètres; et c) 75 % du prix du billet pour tous les autres vols.

(17) Article 15.

(18) Articles 12 et 13.

(19) Article 16 (1).

(20) Article 16(3).

(21) Communiqué de presse IP/05/1587 du 14 décembre 2005. La Commission a également lancé un avis motivé contre la Slovaquie qui ne lui a pas communiqué des informations relatives à la fixation des sanctions.

(22) L'IATA est une association regroupant 270 compagnies aériennes réparties sur 130 pays et convoyant 98 % des passagers des lignes aériennes régulières dans le monde. La ELFAA est une association représentant les intérêts de dix compagnies à bas prix (low costs) de neuf pays européens.

(23) En effet, les juridictions nationales n'ont pas le pouvoir de déclarer invalides les actes adoptés par les institutions communautaires. Comme l'a rappelé la CJCE au paragraphe 27 de l'arrêt, en se fondant sur sa jurisprudence constante, « les compétences reconnues à la Cour par l'article 234 CE ont essentiellement pour objet d'assurer une application uniforme du droit communautaire par les juridictions nationales. Cette exigence d'uniformité est particulièrement impérieuse lorsque la validité d'un acte communautaire est en cause. Des divergences entre les juridictions des États membres quant à la validité des actes communautaires seraient susceptibles de compromettre l'unité même de l'ordre juridique communautaire et de porter atteinte à l'exigence fondamentale de la sécurité juridique ».



nautaires en général (et donc sans incidence sur la question particulière des droits des passagers aériens), ils ne sont pas considérés ci-dessous (24).

Le premier argument mis en avant par l'IATA et la ELFAA portait sur la compatibilité de l'article 6 du règlement avec la convention de Montréal.

On rappellera que l'article 6, qui impose au transporteur aérien d'offrir une assistance et une prise en charge aux passagers concernés par le retard important d'un vol, ne prévoit pas que le transporteur puisse se libérer de son obligation en cas de circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, comme c'est le cas pour l'annulation d'un vol.

La convention de Montréal de 1999 remplace la convention de Varsovie de 1929 et établit un cadre juridique modernisé et uniforme pour régir la responsabilité des compagnies aériennes en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises lors de voyages internationaux. Cette convention a été approuvée par décision du Conseil le 5 avril 2001 et est entrée en vigueur dans la Communauté le 28 juin 2004 (25). Elle fait donc partie de l'ordre juridique communautaire depuis cette dernière date (26).

L'IATA et la ELFAA ont fait remarquer que la convention de Montréal contenait, en ses articles 19 et 22 (1), des clauses exonératoires et limitatives de responsabilité du transporteur aérien en cas de retard dans le transport des passagers et qu'elle disposait, en son article 29, que toute action en dommages-intérêts ne pouvait être exercée que dans les conditions et limites qu'elle prévoit.

La CJCE a rejeté l'argument selon lequel l'article 6 du règlement était incompatible avec la convention de Montréal au motif que ces

deux textes ne reposent pas sur les mêmes logiques de protection des passagers aériens (27). En effet, la convention se borne à régir les conditions dans lesquelles, postérieurement au retard d'un vol, les passagers peuvent engager les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts contre les transporteurs responsables d'un dommage résultant de ce retard. À l'inverse, l'assistance et la prise en charge prévues par le règlement constituent des mesures de réparation standardisée et immédiate. Elles ne font donc pas partie des mesures dont la convention fixe les conditions d'exercice et ne sont dès lors pas incompatibles avec ses dispositions (28).

L'IATA et la ELFAA ont ensuite fait valoir que les articles 5, 6 et 7 du règlement étaient invalides en raison d'une violation du principe de proportionnalité, puisque les mesures de prise en charge, d'assistance et d'indemnisation qu'ils prévoient ne permettent pas d'atteindre l'objectif visant à réduire les cas d'annulations et de retards importants et que ces mesures sont, en tout état de cause, en raison des charges financières considérables qu'elles feront peser sur les transporteurs aériens communautaires, totalement disproportionnées par rapport à l'objectif recherché.

La CJCE a d'abord rappelé qu'il convenait de reconnaître au législateur communautaire un large pouvoir d'appréciation dans des domaines qui impliquent de sa part des choix de nature politique, économique et sociale, et dans lesquels il est appelé à effectuer des appréciations complexes. Par conséquent, seul le caractère manifestement inapproprié d'une mesure arrêtée en ces domaines, par rapport à l'objectif que l'institution compétente entend poursuivre, peut en affecter la légalité (29).

Une fois les limites du contrôle juridictionnel établies, la CJCE a observé que le règle-

ment n'avait pas pour objectif direct de réduire le nombre d'annulations et de retards importants de vol, mais plutôt de renforcer la protection des passagers qui en sont victimes en réparant, d'une manière standardisée et immédiate, certains préjudices qui leur sont ainsi causés. Or, les mesures prévues aux articles 5, 6 et 7, dont l'étendue varie en fonction de l'importance des préjudices subis par les passagers, sont par elles-mêmes de nature à réparer immédiatement ces préjudices. Elles sont donc nécessaires pour atteindre l'objectif poursuivi. En outre, l'indemnisation à laquelle les passagers peuvent prétendre, lorsqu'ils ont été informés trop tardivement de l'annula-

(24) Les deux arguments de nature procédurale se fondaient, d'une part, sur un vice de procédure (paragraphes 49 à 63) et, d'autre part, sur un manquement à l'obligation de motivation et au principe de sécurité juridique (paragraphes 64 à 77).

(25) Décision 2001/539 du Conseil du 5 avril 2001, JOCE L 194 du 18 juillet 2001.

(26) Paragraphe 36 de l'arrêt. Cf. les affaires 181/73 Haegeman [1974] ECR 449 et 12/86 Demirel [1987] ECR 3719.

(27) Paragraphes 33 à 48 de l'arrêt.

(28) Le paragraphe 39 mérite une attention particulière: « il convient de constater que les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal figurent parmi les normes au regard desquelles la Cour contrôle la validité des actes des institutions communautaires, dès lors que, d'une part, ni la nature ni l'économie de ladite convention ne s'y opposent et que, d'autre part, les dispositions de ces trois articles apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises ». La CJCE a ainsi décidé que ces trois articles étaient dotés de l'effet direct et pouvaient par conséquent être directement invoqués devant les juridictions nationales. Comme l'a observé Bruno de Witte lors d'un séminaire à l'Institut universitaire européen, il est remarquable que la CJCE ne se soit pas du tout fondée, pour ce faire, sur son abondante jurisprudence concernant l'effet des conventions et accords internationaux en droit communautaire. Sur ce sujet, voir par exemple P. ECKHOUT, « External Relations of the European Union: Legal and Constitutional Foundations », OUP, 2004, chapitre 9.

(29) Paragraphe 80.



tion d'un vol, n'apparaît pas manifestement inappropriée à l'objectif recherché, compte tenu de l'existence d'une cause exonératoire dont peuvent se prévaloir les transporteurs et des conditions restrictives de la mise en œuvre de l'obligation qui leur incombe. Le montant de l'indemnisation n'apparaît pas davantage excessif et correspond pour l'essentiel à l'actualisation du niveau d'indemnisation prévu par le règlement antérieur en tenant compte de l'inflation intervenue depuis son entrée en vigueur (30).

Sur le fond, la décision de la CJCE mérite d'être approuvée. Le niveau de protection que le règlement accorde aux droits des passagers aériens a été critiqué comme insuffisant par les associations de consommateurs (31). Le législateur communautaire a pris en compte les divers intérêts en jeu afin de rechercher un équilibre qu'il ne revient pas à la Cour de remettre en question, dans la mesure où le résultat obtenu n'est pas manifestement inapproprié par rapport au but recherché.

Enfin, l'IATA et la ELFAA ont allégué que le règlement avait été adopté en méconnaissance du principe d'égalité de traitement, dans la mesure où il ne faisait pas peser les mêmes obligations sur les autres moyens de transports. La ELFAA a également ajouté que les compagnies aériennes à bas prix subiraient un traitement discriminatoire dès lors que les mesures prévues aux articles 5, 6 et 7 imposent les mêmes obligations à tous les transporteurs aériens, sans distinction sur la base de leur politique de prix et des services qu'ils offrent.

La CJCE a rejeté les deux branches de cette argumentation. Sans surprise, d'ailleurs. Elle a d'abord rappelé sa jurisprudence constante selon laquelle le principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et

que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'un tel traitement ne soit objectivement justifié (32). En application de ce principe, elle a ensuite jugé que la situation des entreprises intervenant dans le secteur d'activité de chacun des modes de transport n'est pas comparable. Les passagers victimes d'une annulation ou d'un retard important de vol, se trouvent dans une situation objectivement différente de celle que connaissent les passagers des autres moyens de transport en cas d'incidents de même nature. En effet, la localisation des aéroports généralement en dehors des centres urbains et les modalités spécifiques d'enregistrement et de récupération des bagages expliquent que les désagréments subis par les passagers aériens victimes d'une annulation ou d'un long retard de vols soient spécifiquement pris en compte par le législateur (33).

En outre, la Commission n'a pas exclu de réglementer d'autres formes de transport afin de mieux protéger les passagers. Au contraire, elle a publié une communication au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les perspectives du cadre communautaire pour les transports de voyageurs par autocars et autobus qui contient des dispositions sur leur sécurité et sur leurs droits (34).

Enfin, la CJCE a rejeté dans un paragraphe lapidaire l'argument selon lequel le règlement établissait une discrimination à l'encontre des compagnies aériennes à bas prix :

« Les préjudices subis par les passagers des transporteurs aériens en cas d'annulation ou de retard important de vols sont analogues quelles que soient les compagnies avec lesquelles ils ont contracté et sont sans rapport avec les politiques de prix pratiquées par celles-ci. Dès lors, sauf à porter atteinte au principe d'égalité, par rapport au but recherché par le règlement visant à accroître la pro-

tection de tous les passagers des transporteurs aériens, il incombait au législateur communautaire de traiter de manière identique toutes les compagnies aériennes » (35).

L'avocat général a ajouté, dans ses conclusions, que :

« 135. [L] es compagnies aériennes sont libres de fixer leurs propres tarifs. Elles sont donc libres d'utiliser cette politique de prix pour accéder à certains marchés. Toutefois, en dépit de cette liberté économique, elles ne sont pas exonérées de l'obligation de se conformer aux dispositions de droit public prescrites dans l'intérêt de la protection des consommateurs.

136. L'idée que des différences économiques qui sont la conséquence directe d'un comportement et de stratégies de marché signifieraient que les compagnies aériennes sont soumises à d'autres conditions ou à des conditions moins restrictives détournerait le système et ignorerait complètement le fait que les règles relatives à la protection des consommateurs sont de portée générale, quel que soit le prix payé pour le billet.

137. En d'autres termes, des tarifs bas ne donnent pas droit à une position juridique privilégiée.

138. Une telle position privilégiée non seulement compromettrait la protection des

(30) Paragraphes 82 à 92.

(31) Voir notamment les communiqués de presse publiés par le Bureau européen des unions de consommateurs, disponibles à l'adresse suivante : (<http://www.beuc.org/Content/Default.asp?PageID=105>).

(32) Paragraphe 95.

(33) Paragraphes 96 et 97.

(34) COM (2004) 527 final.

(35) Paragraphe 98.



consommateurs, mais équivaudrait également à une discrimination. Il est certain que le législateur communautaire ne peut pas prendre en considération les stratégies arrêtées par les différentes compagnies aériennes lorsqu'il légifère ».

Nous ne pouvons qu'approuver.

III. — L'ÉVOLUTION POSSIBLE DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE SUITE À L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT

Un regard sur la jurisprudence des juridictions françaises relative aux retards et annulations de vols se révèle instructif à plusieurs égards.

En premier lieu, il apparaît que la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation est peu généreuse vis-à-vis des passagers confrontés au retard de leur vol; en effet, un arrêt du 5 juillet 2005 a permis à la compagnie Air France d'opposer valablement ses conditions générales de transport figurant sur chaque billet – indiquant que le transporteur s'engage à faire de son mieux pour transporter le passager et les bagages avec une diligence raisonnable – à un passager ayant subi un retard de deux heures quinze minutes dues à de mauvaises conditions météorologiques entraînant la fermeture de l'aéroport pour une partie de la journée ainsi qu'à l'arrivée tardive de l'appareil effectuant la rotation Paris/Malaga (36). Pour la Haute Juridiction, les horaires indiqués sur les billets ou ailleurs ne font pas partie du contrat. Cette solution semble contraire à celle retenue par la même juridiction, le 22 juin 2004, qui jugeait qu'un transporteur ne saurait s'exonérer à l'avance de toute responsabilité sans porter à l'essence du contrat aérien de personnes (37). Ainsi, la

Cour de cassation jugeait que la Cour d'appel avait pu valablement écarter l'application de la clause relative à la non-garantie des horaires invoquée par la société Corsair. Un critère de distinction entre ces deux arrêts semble être la notion de *retard excessif*. Si un retard de deux heures quinze minutes ne semble pas excessif au point de rendre la clause de non-garantie des horaires inopérante (arrêt du 5 juillet 2005), un retard de vingt-quatre heures, lui, sera considéré comme invalidant l'exonération contractuelle du transporteur aérien (arrêt du 22 juin 2004).

Dans le cadre du règlement, la solution retenue par la Haute Juridiction le 5 juillet 2005 n'aura plus cours. En effet, pour un retard de plus de deux heures, le passager aura droit à l'assistance prévue à l'article 9, et éventuellement au remboursement de son billet pour un retard d'au moins cinq heures, même si le billet d'avion exonère par avance le transporteur. En effet, l'article 15 (1) du règlement pose le principe de l'irrecevabilité des dérogations (38). Il conviendra néanmoins que le passager se soit présenté en temps utile pour l'embarquement. Ainsi, l'article 3 (2) du règlement précise que le passager doit se présenter à l'enregistrement comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien (ou un agent de voyages autorisé) ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée. À ce titre, il semble que la compagnie aérienne soit plus privilégiée que le passager pour prouver l'heure d'embarquement de ce dernier. En effet, un arrêt de la Cour de cassation du 13 juillet 2004 retient que le listing informatique des opérations d'enregistrement qui est établi après présentation de divers documents par le client, et remise d'autres documents à celui-ci par la

compagnie d'aviation, ne constitue *pas* un document unilatéral insusceptible de constituer une preuve, mais vaut comme présomption simple de l'heure à laquelle un passager se présente à l'enregistrement (39). Faute d'enregistrer sous le contrôle d'un huissier de justice, on voit mal comment la compagnie aérienne n'aura pas malheureusement, dans la plupart des cas, le dernier mot.

En revanche, pour un retard de moins de deux heures, les dispositions du règlement ne trouvent *pas* à s'appliquer et le transporteur aérien redevient alors libre d'invoquer sa clause exonératoire de responsabilité, fort d'une jurisprudence de la Cour de cassation pour appuyer sa position.

Quels sont alors les recours ouverts au passager victime d'un retard de moins de deux heures? L'article 19 de la convention de Montréal dispose que « *Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers* ». L'article 26 dispose également: « *Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet* ». L'avocat général Geelhoed a précisé, dans ses conclusions dans l'affaire IATA, qu'il « *va sans dire que, lorsqu'un passager subit également un dommage du fait d'un retard, il peut, en vertu de*

(36) Cass. civ. 1^{ère}, 5 juillet 2005 (pourvoi n° Q 04-13.944), Bull. civ.

(37) Cass. civ. 1^{ère}, 22 juin 2004 (pourvoi n° 01-00.444), Société Corsair international.

(38) « Les obligations envers les passagers qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport ».

(39) Cass. civ. 1^{ère}, 13 juillet 2004 (pourvoi n° V 01-11.729), Société Air France c./Époux Berdugo, en dérogation au principe selon lequel nul ne peut se constituer une preuve à soi-même (article 1315 du Code civil).



l'article 19 de la convention de Montréal, saisir d'une action en dommages-intérêts, l'un des tribunaux compétents énumérés à l'article 33 », ce que la CJCE a confirmé dans son arrêt du 10 janvier 2006. Il conviendra donc pour le passager de prouver un dommage lié au retard (40).

Le transporteur peut s'exonérer « *s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre* » (41). Cependant, même dans ce cas d'exonération, la jurisprudence française retient qu'un passager peut néanmoins poursuivre la compagnie aérienne pour le préjudice distinct du retard résultant de la négligence du transporteur dans l'information, la prise en charge, l'hébergement et/ou le transfert des passagers. Un arrêt de la cour d'appel de Paris du 16 septembre 2004 a condamné un transporteur aérien à indemniser ses passagers, dont l'avion avait été retardé, et à qui il n'avait pas offert le « minimum indispensable », notamment aux femmes (!) et aux enfants, pour se restaurer et se reposer, même en présence d'une cause exonératoire pour son retard (42).

En deuxième lieu, il existe de nombreux arrêts qui permettent d'anticiper la façon dont les juridictions nationales, saisies d'un litige au visa du règlement, en interpréteront l'article 5 (3) qui prévoit que le transporteur aérien n'est pas tenu de verser une indemnité lors de l'annulation d'un vol lorsqu'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des *circonstances extraordinaires* qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Par exemple, un arrêt de la cour d'appel de Colmar du 24 mars 2004 précise qu'une panne de l'altimètre avant le décollage ayant affecté un appareil faisant la liaison

Strasbourg/Lyon et qui avait conduit le commandant de bord à ordonner le débarquement de l'ensemble des passagers et à l'annulation du vol, ne revêt pas les caractéristiques de la force majeure (43). Pour la Cour d'appel, le critère d'extériorité notamment faisait défaut. Il reste à voir si les juridictions françaises assimileront la notion de « circonstances extraordinaires » du règlement à celle de « force majeure » du droit français. La question reste ouverte de savoir si la Cour de justice des Communautés européennes sera appelée à interpréter les dispositions du règlement de façon à influencer la jurisprudence des juridictions nationales. Il est fort possible que la Cour leur laisse décider, sur le fondement de l'article 234 du traité CE, le degré permettant à des circonstances particulières ayant conduit à l'annulation d'un vol de constituer des circonstances extraordinaires au sens du règlement.

La cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 29 janvier 2004, a évité le recours à la notion de « force majeure » : elle a précisé qu'un vent fort à très fort de secteur Sud durant toute la journée – rare en saison hivernale – avait un caractère « exceptionnel » de nature à perturber gravement le trafic aérien de Clermont-Ferrand et justifiait donc l'annulation d'un vol entre Clermont-Ferrand et Poitiers (44). Par ailleurs, elle estimait que le transporteur aérien ne pouvait doubler ses appareils et trouver un avion disponible pour faire face à des problèmes imprévisibles, alors qu'avant d'affréter un appareil il doit recueillir des autorisations et le personnel nécessaires, lequel est soumis à des règles très strictes de temps de travail et de repos (45). À ce titre, il convient de noter que l'argumentation du transporteur aérien sur le « doublage » des appareils ne sera valable que sur une liaison où il n'existe pas d'autre transporteur capable d'acheminer les passagers vers leur

destination. En effet, dans l'hypothèse où la liaison est assurée par plusieurs transporteurs, la Cour de cassation a posé le principe, au visa de l'article 20 de la convention de Varsovie, selon lequel la compagnie aérienne doit démontrer qu'elle se trouve dans l'impossibilité de rapatrier les passagers, le jour même, sur les appareils des autres compagnies aériennes (46). Dans le même esprit, le tribunal de commerce de Paris a condamné un transporteur aérien à indemniser des passagers qui, partis de Paris pour rejoindre les Seychelles, ont fini par passer deux journées non prévues à Nairobi et n'ont pu fêter Noël aux Seychelles avec leurs amis qui les y attendaient (47). L'avion a connu un incident technique qui l'obligeait à décoller six heures après l'heure de départ prévue. À son arrivée à Nairobi, le vol en correspondance pour les Seychelles était déjà parti. Le tribunal a retenu la responsabilité contractuelle du transporteur pour avoir fait décoller un avion transportant des passagers à destination des Seychelles qui ne pourraient pas y arriver

(40) Cf. ci-dessus.

(41) Article 19 convention de Montréal.

(42) CA Paris, 16 septembre 2004, Air Mauritius Limited v. Calippe, Jurisdata 254586.

(43) CA Colmar, 24 mars 2005, Weber c./Air France, Jurisdata 246428.

(44) CA Paris, 29 janvier 2004, Air France c./Larrode et Parvy, Jurisdata 238411.

(45) Le règlement ne remet pas en question que la sécurité des passagers est une considération primordiale : la définition même du refus d'embarquement prévoit que ses dispositions ne sont pas applicables si le refus d'embarquement est raisonnablement justifié pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité.

(46) Cass. civ. 1^{ère}, 22 juin 2004 (pourvoi n° 01-00.444), Société Corsair international.

(47) Tribunal de Commerce de Paris, 21 janvier 2002, KLM c./ Salauze, Massartic, Poirion, Jurisdata 173150.



dans les conditions définies contractuellement, le transporteur ne s'étant pas soucié de la correspondance avec la destination finale (les Seychelles) définie contractuellement.

D'autres exemples montrent que l'interprétation de l'article 5 (3) du règlement par les juridictions nationales va, sans doute, être assez large pour permettre une exonération de responsabilité dans la plupart des situations techniques délicates. Un arrêt de la cour d'appel de Paris du 6 mars 2003 précise qu'un déclenchement intempestif des toboggans d'évacuation est un événement rare et imprévisible (48). Un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 26 mars 2002 exonère le transporteur aérien de toute responsabilité lorsqu'un avion, effectuant la liaison de Paris à Los Angeles a fait demi-tour vers Paris après avoir subi, après

trois heures et demie de navigation, une panne importante des circuits électriques induisant des pannes secondaires multiples au-dessus de l'océan Atlantique (49). Enfin, un arrêt de la cour d'appel de Basse-Terre du 4 mars 2002 retient qu'une fuite à l'origine de l'annulation du départ d'un avion effectuant la liaison entre Paris et Point à Pitre permettait au transporteur aérien de s'exonérer de sa responsabilité. La Cour observe qu'il « n'était pas allégué en l'espèce » que la compagnie aérienne aurait pu prendre des dispositions pour éviter la fuite d'huile (50). Dans le cadre de l'article 5 (3) du règlement, on le sait, la charge de cette preuve reposera sur le transporteur.

Un règlement est directement applicable dans l'ordre juridique national sans avoir à être mis en vigueur. En outre, ses dispositions sont suffisamment claires et précises

pour être d'effet direct. Un passager pourra donc invoquer devant les juridictions françaises les droits dont il dispose sur le fondement du règlement lors d'un litige l'opposant à une compagnie aérienne. Dans l'hypothèse où il y aurait une contradiction entre les dispositions du règlement et des dispositions de droit national, alors ces premières devront primer. La Cour de cassation devra donc adapter sa jurisprudence aux dispositions du règlement telles qu'interprétées par la CJCE ■

(48) CA Paris, 6 mars 2003, *Levi c./Air France*, Jurisdata 210189.

(49) CA Aix-en-Provence, 26 mars 2002, *Cohen c./Air France*, Jurisdata 189740.

(50) CA Basse-Terre, 4 mars 2002, *Air France c./Kadouch*, Jurisdata 220436.